

第IV部門

駅前モニュメントによる駅前空間の心理的空間評価

大阪工業大学工学部 学生会員 ○長谷川加歩
大阪工業大学 正 会 員 田中 一成

1. はじめに

日本の国土計画における，対流促進型国土の形成に向けて、『地域の個性を磨き，地域間・国際間の連携によって活発な「対流」を起こす』ことが謳われている¹⁾．具体的な方向性として駅空間を中心としたコンパクトシティの形成と個性ある地方の創生があり，地域の中心となる駅空間の個性に着目することが今後重要であると考えられる．一方，近年，人々の暮らしが豊かになるにつれて，日常生活の中で芸術に触れる機会が増え，芸術作品に対する興味関心が高まっている．生活に隣接している芸術作品は数多くあるが，そのひとつに公共空間に設置されたモニュメントがある．

2. 研究の目的と方法

1872 年に鉄道事業が開業されたころ，建設用地の制約があったことや都市計画の中に組み込まれていなかったことから，駅とまちとは切り離された空間であった．しかし現在では，駅がそのまちの玄関口やシンボルとして，まちそのものの規模や文化を示す重要な要素となっている．このような駅とその周辺の空間を構成する主要な要素のひとつとして駅前モニュメントがある．本研究でも駅前モニュメントとそれが位置する駅周辺の環境を構成する要素を把握したうえで，心理的環境評価と結びつけることで，モニュメントを駅空間に設置する上での知見を得ることを目的とする．これまでモニュメント設置の特性や構成を整理した研究があるが，評価指針となりうる原則および基準を明確に論じた研究は少ない．

研究方法は，対象とする駅前モニュメントおよび周辺環境を構成する要素を取り出し，これらを用いて駅前モニュメントを分類している．分類より選定された駅前モニュメントとその設置環境の関係を把握するため，駅前モニュメントの形状を把握する．さらに駅前モニュメント景観に対する印象評価実験を行ない，その結果と景観要素の物理量との相関性を算出することで，空間に対する印象評価とこれに関係する空間構成要素を把握する．

3. 事前調査

本研究では一般的に野外彫刻，パブリックアートと呼ばれるオブジェクトをまとめてモニュメントと称する．対象にする路線として，大阪郊外の2路線（JR 神戸・京都線，阪急神戸・京都本線）を対象とする．現地調査から，対象におけるモニュメントの形態，および設置されている周辺環境に関する指標を用いて，主成分分析より抽出された固有値 1.19，累積寄与率 53.3%までの3つの軸をもとにしたクラスター分析によるモニュメントの分類をおこなった．その結果より，表現項目が抽象となっており，モニュメントについての要素と周辺環境との要素が強く結びついているモニュメントを中心に10個の駅を心理評価の対象とした．

4. 分析・把握

選定した駅空間を対象にモニュメントの印象評価の違いを把握するため，SD法を用いたアンケートを実施した．アンケートは対象となる10駅それぞれモニュメントがある場合，ない場合の写真をランダムに掲載された写真に対する5段階評価を25人に対し実施した．使用した形容詞対は表2にある通りである．アンケート結果より主因子法による因子分析をおこない，累積寄与率 49.4%，固有値 1.35 を示す因子4までを採用した．各因子を順に快適性，清潔性，好奇心，癒し，における評価因子とし，各駅の因子得点を算出した．各駅のカテゴリスコアは図1，

Kaho HASEGAWA, Kazunari TANAKA
m1m19105@oit.ac.jp

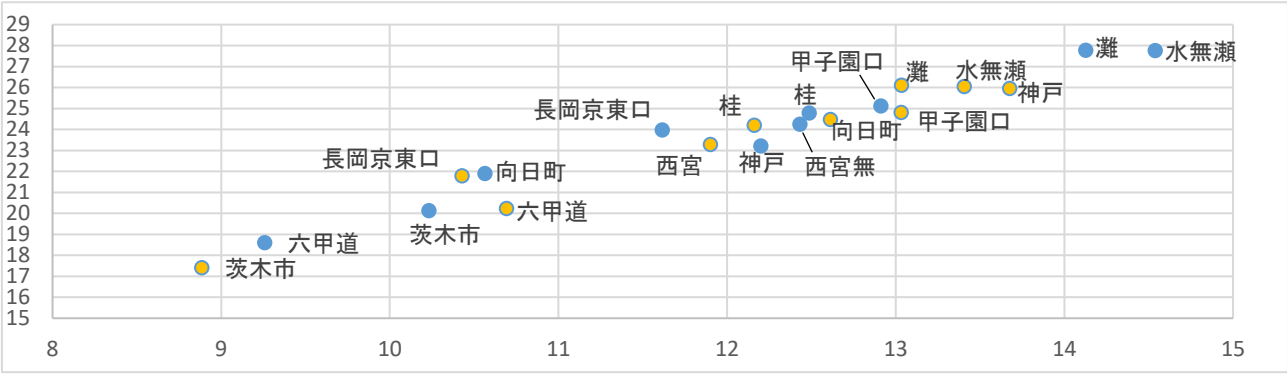


図 1 快適性-清潔性における各駅得点

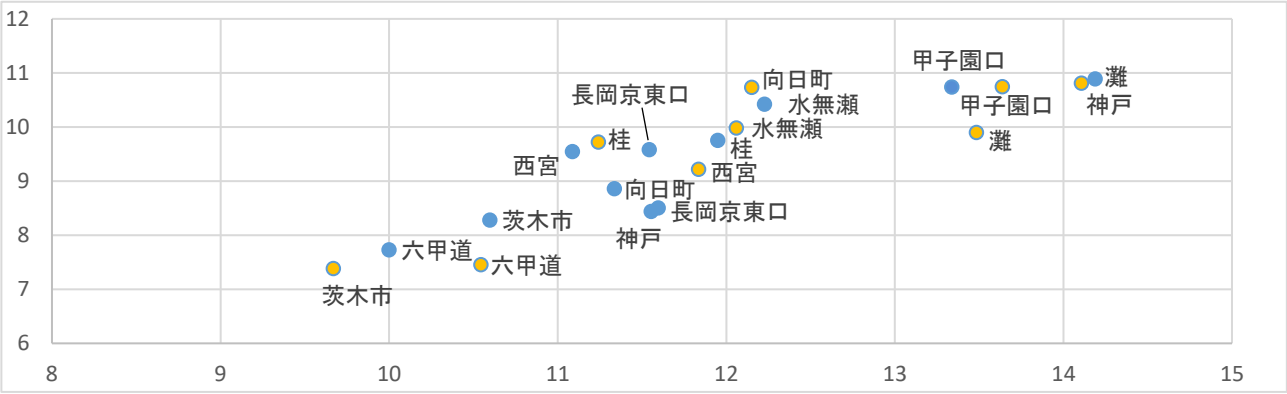


図 2 好奇心-癒しにおける各駅の得点

2の通りで、青丸：モニュメントなし、黄丸：モニュメントありを示している。また、対象駅広場のモニュメントがある場合とない場合の違いに着目すると対象の駅広場にモニュメントの有無による印象に大きく差があるものとないものとの差がみられた。また、モニュメントの有無によってどの印象に差が生じたのかという点に着目することで、モニュメントの有無に差があり、駅広場全体にポジティブな印象を付与するものをシンボル性の高いモニュメント、ネガティブな印象を与えるものを不調和なモニュメント、それに対しモニュメントの有無によって印象に差がないものは同様に調和のとれたモニュメントとシンボル性の低いモニュメントととらえることができる。

表 1 モニュメント有無による印象の差

駅名	快適性	清潔性	好奇心	癒し
長岡京	-1.19	-2.20	0.05	-1.08
向日町	2.05	2.57	0.82	1.88
茨木市	-1.35	-2.72	-0.93	-0.90
水無瀬	-1.13	-1.71	-0.17	-0.44
桂	-0.33	-0.59	-0.71	-0.04
甲子園口	0.12	-0.31	0.30	0.00
西宮	-0.53	-0.97	0.75	-0.33
六甲道	1.44	1.62	0.55	-0.27
灘	-1.09	-1.68	-0.70	-0.99
神戸	1.48	2.73	2.55	2.37

5. おわりに

本研究では、モニュメントの位置づけ、対象駅を調査、整理することで現状の把握をおこなった。また、対象とするモニュメントと設置環境を構成する要素を抽出し、主成分分析を用いた分類をおこなうことにより、設置環境に影響するモニュメントを取り出し、それらのモニュメントおよび駅空間の景観評価をアンケートによる心理量からとりだした。これらの結果より、駅空間とモニュメントの組み合わせとしておけるモニュメントの心理的特徴として、シンボル性と調和性の二つの指標から4つのグループに分類することが示唆された。今後の課題としてこれらのグループと関係する、駅空間における物的要素の把握を行う必要がある。

参考文献；1) 国土交通省：国土形成計画（全国計画）概要 2015 年 8 月